



« Toulouse Capitole Publications » est l'archive institutionnelle de l'Université Toulouse 1 Capitole.

*Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la
croissance verte*

BEAUSSONIE GUILLAUME

Référence de publication : Beaussonie, Guillaume, « Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte », *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 2016, n° 4, p. 919.

Pour toute question sur Toulouse Capitole Publications, contacter portail-publi@ut-capitole.fr

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

Si le droit pénal ne se trouve pas au cœur de la loi « relative à la transition énergétique pour la croissance verte », les grandes ambitions que celle-ci affiche permettent difficilement de faire totalement l'économie de recourir à celui-là. Au lendemain du « Grenelle de l'environnement », à la veille de la « COP21 », les priorités sont claires, en France comme à l'étranger : limiter le gaspillage et la pollution, en commençant par opérer une transition énergétique - relative - qui a pour but de réduire le poids du pétrole et de l'atome au profit du développement de sources renouvelables d'énergie. Tel est l'objet que se donne ce texte de 215 articles structurés en huit titres qui constituent autant de moyens qui, de concert, doivent contribuer à la réalisation de ladite transition. À cette même fin, la loi procède notamment à la transposition de la directive 2011/70/Euratom du Conseil du 19 juillet 2011 établissant un cadre communautaire pour la gestion responsable et sûre du combustible usé et des déchets radioactifs.

Ici comme ailleurs, le rôle donné aux autorités administratives et à leur pouvoir de prononcer des « sanctions pécuniaires » ou des « amendes administratives » va croissant. En conséquence, l'apport du droit pénal stricto sensu consiste seulement en la création de nouvelles incriminations plutôt originales : les délits de « défapage », de soustraction au recyclage de navire et d'« obsolescence programmée ». Toutefois, relevons que ce droit apparaît aussi, de manière plus incidente, à travers la modification de comportements qui étaient déjà incriminés. Par exemple, les obligations de l'article L. 111-10 du code de la construction et de l'habitation relatif aux travaux de rénovation énergétique, dont l'irrespect est sanctionné pénalement par l'article L. 152-4, sont sérieusement renforcées par la réforme. De même, en matière de prévention et de gestion des déchets, l'article L. 541-6 du code de l'environnement punit de deux ans d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende trois nouveaux comportements : « abandonner un véhicule privé des éléments indispensables à son utilisation normale et insusceptible de réparation immédiate à la suite de dégradations ou de vols sur le domaine public ou le domaine privé de l'État ou des collectivités territoriales », « ne pas respecter les exigences du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil, du 20 novembre 2013, relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE » (1) et « méconnaître les prescriptions des articles L. 541-10-9, L. 541-31, L. 541-32 ou L. 541-32-1 ».

En ce qui concerne le délit de « défapage », un nouvel article L. 318-3 du code de la route punit « d'une amende de 7 500 € le fait de réaliser sur un véhicule des transformations ayant pour effet de supprimer un dispositif de maîtrise de la pollution, d'en dégrader la performance ou de masquer son éventuel dysfonctionnement, ou de se livrer à la propagande ou à la publicité, quel qu'en soit le mode, en faveur de ces transformations ».

Depuis le 1er janvier 2011, la norme « Euro 5 » a imposé un seuil d'émissions de particules qui a eu notamment pour conséquence la généralisation des filtres à particules - les FAP - sur les véhicules diesel neufs. Or, afin d'augmenter la puissance de leur véhicule tout en réduisant les coûts d'entretien et la consommation de carburant, certaines personnes ont procédé ou fait procéder au « défapage » de leur véhicule, sans que de telles pratiques puissent être sanctionnées (2). La nouvelle incrimination a donc cet objet, de même qu'elle prohibe la propagande ou la publicité en faveur du « défapage ». En vertu de l'article L. 130-8 du code de la route, les agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes sont habilités à rechercher et à constater ces infractions.

Les auteurs encourent au surplus la peine complémentaire d'interdiction d'exercer « l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle le délit a été commis, pour une durée maximale d'un an » et, s'il s'agit de personnes morales, celles de fermeture définitive ou pour une durée de cinq ans au plus des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés, d'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, de confiscation et d'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci soit par la presse écrite, soit par tout moyen de communication au public par voie électronique. Par ailleurs, en vertu de l'article L. 318-4, le véhicule concerné peut être immobilisé et mis en fourrière.

En ce qui concerne le délit de soustraction au recyclage de navire, un nouvel article L. 5242-9-1 du code des transports dispose que « tout propriétaire de navire (3), en sus de l'inventaire des matières dangereuses dont il doit disposer conformément au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil, du 20 novembre 2013, relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/ CE, notifie par écrit au ministre chargé de la mer son intention de recycler le navire dans une installation ou des installations de recyclage de navires données, dans des conditions fixées par voie réglementaire ». À défaut de notification ou d'inventaire, le propriétaire encourt, en vertu de l'article L. 5242-9-2, des peines d'un an d'emprisonnement et de 100 000 € d'amende.

En ce qui concerne la notoire « obsolescence programmée », elle est définie par un nouvel article L. 213-4-1 du code de la consommation, inséré dans le cadre des règles relatives aux fraudes et falsifications, comme « l'ensemble des techniques par lesquelles un metteur sur le marché vise à réduire délibérément la durée de vie d'un produit pour en augmenter le taux de remplacement ». Elle est punie d'une peine de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende, le montant de cette dernière pouvant être porté, « de manière proportionnée aux avantages tirés du manquement, à 5 % du chiffre d'affaires moyen annuel, calculé sur les trois derniers chiffres d'affaires annuels connus à la date des faits ».

Il s'agit de compléter le délit de tromperie, dont il n'est pourtant pas certain qu'il soit inapte à sanctionner de telles pratiques. Sans grande surprise, tant l'opportunité de l'incrimination que sa

place - code de l'environnement ou code de la consommation ? Dans le délit de tromperie ou à côté ? - ou sa teneur ont beaucoup été discutées. Il a notamment été envisagé de préciser que les techniques concernées pouvaient inclure « l'introduction volontaire d'une défectuosité, d'une fragilité, d'un arrêt programmé ou prématuré, d'une limitation technique, d'une impossibilité de réparer ou d'une non compatibilité », ou encore de se référer plutôt à « tout stratagème par lequel un bien voit sa durée de vie sciemment réduite dès sa conception, limitant ainsi sa durée d'usage pour des raisons de modèle économique ».

La définition finalement adoptée insiste moins sur les moyens - « ensemble des techniques » - que sur le but poursuivi : « viser » à « réduire délibérément la durée de vie d'un produit pour en augmenter le taux de remplacement ». Si l'intention ainsi décrite sera révélée par les techniques, c'est-à-dire, concrètement, par la vie anormalement trop éphémère du produit concerné, sa caractérisation n'en apparaît pas moins exigeante car il faudra démontrer, non seulement, que la réduction de la durée de vie du produit était délibérée mais, en plus, qu'elle a été recherchée afin d'augmenter le taux de remplacement du produit - ce que le juge risque néanmoins de présumer assez aisément. La faveur envers la notion de produit plutôt qu'envers celle de bien est sans conséquence, en revanche, le premier ne représentant que l'aspect manufacturé du second. Quant au « metteur sur le marché » désigné par le texte, il peut certainement prendre plusieurs formes - producteur, fabricant, importateur, fournisseur, vendeur - sauf, sans doute, à ne qualifier que le premier à avoir mis le produit à disposition (comp. C. civ., art. 1386-1 s.).

La punition du délit d'obsolescence programmée se calque sur celle du délit de tromperie, sauf à contenir l'amende susceptible de sanctionner la faute lucrative de l'auteur à 5 % de son chiffre d'affaires moyen annuel - contre 10 % pour la tromperie. Le Parlement a eu peur de la sanction du Conseil constitutionnel, preuve que les décisions rappelant l'impérieuse nécessité de peines proportionnelles ne sont pas toujours inutiles.

Il ne reste qu'à souligner que, en la matière, le droit est encore loin d'être stabilisé car, dans plusieurs domaines, le gouvernement a été habilité par le Parlement à procéder par voie d'ordonnances. À suivre donc...

Références

(1) V. plus bas.

(2) Contrairement au « débridage » des cyclomoteurs, qui est prohibé par l'art. L. 317-5 c. route.

(3) L'art. L. 5242-9-3 précise que ces dispositions « ne sont pas applicables aux navires appartenant à un État ou exploités par un État et affectés exclusivement, au moment considéré, à un service public non commercial, aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 ou aux navires exploités pendant toute leur vie dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction française ».